

Mercoledì, 7 settembre 1994

La liberalizzazione negli aeroporti

Presiede:

GUSTAVO ROMANELLI
(c.s.)

GUSTAVO ROMANELLI

(c.s.)

Il tema dei lavori della sessione odierna è l'applicazione delle regole della concorrenza nel settore aeroportuale. E' un problema, come del resto quello dei porti, di grande attualità, perché sia la Commissione che l'Autorità Garante hanno rilevato l'esigenza che le regole della concorrenza trovino applicazione non solo nell'ambito dell'impresa di trasporto, ma anche nell'ambito della gestione portuale ed aeroportuale. Oggi ci occuperemo di aeroporti, e questa applicazione crea problemi particolari perché il porto e l'aeroporto hanno per loro stessa natura l'esigenza di vedersi attribuire quelli che in diritto comunitario sono chiamati "diritti esclusivi"; essi fruiscono di una posizione di naturale monopolio rispetto ad un certo bacino di traffico. Ferma la concorrenza tra i diversi porti ed aeroporti, necessariamente si pone un problema di applicazione delle norme sulla concorrenza nell'ambito del singolo porto od aeroporto. Il problema di come applicare dette norme ai porti è nato, in un certo senso, in modo più casuale a seguito della remissione alla Corte di Giustizia da parte del Tribunale di Genova di quella vertenza che ha dato luogo poi alla sentenza detta *Porto di Genova I*, che ha messo in movimento la stagnante situazione portuale italiana. Il problema si è forse posto in modo meno casuale per gli aeroporti, anche se sia l'iniziativa dell'Autorità Garante a livello nazionale, sia l'iniziativa della Commissione a livello di Unione Europea sono nate anche esse dalle lamentele dei vettori aerei nei confronti, soprattutto, dei grandi aeroporti italiani e, più in generale, dei grandi aeroporti della Comunità.

Abbiamo, oggi, un'ampia elaborazione su tali problemi, soprattutto con riguardo ai procedimenti dell'Autorità Garante; e

dai protagonisti che sono presenti e che vivamente ringrazio, avremo il piacere di sentire i rispettivi punti di vista.

Do quindi subito la parola al dottor Raimondi, direttore Manutenzione e servizi della Società Aeroporti di Roma, pregandolo di volerci illustrare la posizione dei gestori degli aeroporti.

RELAZIONI

RICCARDO RAIMONDI

(direttore Manutenzione e servizi della Società Aeroporti di Roma)

LA POSIZIONE TRADIZIONALE DEI GESTORI DEGLI AEROPORTI.

Sono un direttore della “Società Aeroporti di Roma”, che dal 1974 ha il compito di gestire, in virtù di una legge dello Stato e su concessione del Ministero dei trasporti, il sistema aeroportuale della capitale, costituito dagli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino.

Mi preme ringraziare, innanzi tutto, il professor Fanara ed il professor Romanelli per questa piacevolissima occasione, che viene data a me personalmente e, attraverso me, alla Società, di esprimere il nostro pensiero su un tema di tale attualità.

Svilupperò il mio intervento su alcuni punti essenziali, che sono quelli della privatizzazione delle gestioni aeroportuali e della liberalizzazione dei servizi, da cui discende un diverso modello di gestione degli aeroporti.

La posizione degli aeroporti è stata identificata, nel titolo assegnato dagli organizzatori al mio intervento, come “posizione tradizionale dei gestori aeroportuali”, ma non vorrei che fossimo visti come dei “vetero-monopolisti”, perché gli aeroporti sono dei monopoli naturali, per certi aspetti, e in qualche caso, come è il nostro, dei monopoli legali in quanto costituiti *ex lege* per la gestione unitaria del sistema e dell’insieme dei servizi. Vedremo come adesso stiamo atteggiandoci a modificare questa situazione, e per venire incontro all’andamento delle cose, e per essere quanto più tempestivamente pronti a raccogliere le sfide che il mercato del mondo dei trasporti, e degli aeroporti in particolare, pone a noi come ai nostri competitori. Infine, mi soffermerò sul

Piano Generale dei Trasporti, quindi sull'inserimento del sistema aeroportuale italiano, elemento chiave per il successo del "sistema Italia" in un Piano che dovrebbe razionalizzare l'intero apparato dei trasporti nel paese.

Il primo punto è, dicevo, quello delle liberalizzazioni, un tema su cui si sono consolidati orientamenti da parte del vecchio e del nuovo Governo, e si sta arrivando al momento delle decisioni: materia, dunque, di apertura al mercato delle proprietà delle società di gestione aeroportuale. Non credo di avere alcun titolo e diritto ad esprimere giudizi sull'assetto azionario, perché ritengo che il ruolo del *manager* sia di gestire, in coerenza con la missione assegnatagli e con criteri di efficienza e di profitto, l'azienda. Sta di fatto che la nostra, come le altre società di gestione, è destinata nel breve termine ad essere aperta sul mercato. Si tratta di un processo che si tradurrà in uno strumento per reperire, da una parte, quelle risorse finanziarie per lo sviluppo delle infrastrutture, per superare quel *gap* che ancora, purtroppo, distingue in termini negativi buona parte del sistema aeroportuale italiano nei confronti di quello europeo, e, dall'altra, per conseguire, attraverso una maggiore efficienza produttiva, i livelli di qualità dei servizi globali resi dal sistema ai quali dobbiamo ambire. Mi viene, anche, da pensare che questi processi di privatizzazione, una volta avviati, anche nella fase preliminare di impostazione, sono di fatto degli stimoli ad una immediata ricerca di maggiore efficienza in seno all'azienda, quanto meno per renderla più appetibile sul mercato. Credo che siano occasioni per rimettere in moto meccanismi, qualche volta sopiti, all'interno delle strutture, ma questo non vale, naturalmente, per gli aeroporti più che per altre strutture economiche, di fronte ad una prospettiva di nuovo assetto della proprietà.

Per quanto riguarda la "Società Aeroporti di Roma", la situazione è leggermente diversa da quella di altre realtà: la nostra è una società istituita con legge, la n. 755/73, con il compito di gestire unitariamente il sistema aeroportuale della capitale, e per passare ad un processo di privatizzazione occorre rimuovere alcuni vincoli.

Il primo è quello relativo all'assetto azionario; la legge prevede che azionisti della Società possono essere solamente l'IRI, o società del gruppo IRI, o Enti locali, tant'è che, in questo momento, la proprietà è divisa tra l'Alitalia, azionista di maggioranza, e la Fintecna, azionista di minoranza, ma anch'essa finanziaria del gruppo IRI: si tratta, quindi, di superare questo vincolo, che al momento rende di fatto impossibile un processo di privatizzazione.

Il secondo vincolo è quello relativo alla remunerazione del capitale: la legge n.755 fissa un tetto, nella distribuzione degli utili agli azionisti, pari all'8%. Questo vincolo va evidentemente rimosso per rendere questa struttura appetibile sul mercato.

Il terzo, infine, è quello della durata della concessione; questa scadrà nel 2009 e la durata comincia ad essere troppo breve per rendere appetibile ad un investitore l'opportunità di destinare denaro in una struttura complessa, che richiede grossi investimenti con un tempo di ammortamento, di possibilità di remunerazione, al momento così limitato. Questi sono, tra gli altri, i principali vincoli che devono essere superati nel dispositivo di legge che aprirà gli "Aeroporti di Roma" al mercato.

Liberalizzazione dei servizi: è un processo avviato in "Aeroporti di Roma". Siamo stati oggetto di un'indagine dell'Antitrust con riguardo ai servizi di *handling* e di accesso ai sistemi informatici delle compagnie, che si è conclusa pochi mesi fa con l'accettazione, da parte dell'Antitrust, delle azioni da noi attuate in risposta alle prescrizioni avute. Tale vicenda si è tradata nell'impegno, entro la fine dell'anno, attraverso un sistema informatico che si chiama CUTE (*Common Use Terminal Equipment*), ad aprire ai vettori su Fiumicino la possibilità di collegare i loro terminali ai sistemi propri di compagnia, da un lato, e in una apertura alle compagnie che ne hanno fatto richiesta - con alcune di queste si sono chiusi accordi commerciali nei mesi scorsi - all'autoproduzione di alcuni servizi di *handling*, in particolare quelli di assistenza passeggeri e di bilanciamento aeromobili per i voli in partenza da Fiumicino, dall'altro. La questione si è chiusa in questi termini: c'è stata una revisione, che

proseguirà, della struttura tariffaria attinente a tutti i servizi di *handling*, tutte le attività di assistenza ai passeggeri, alle merci, agli aeromobili che gli aeroporti svolgono a beneficio dei vettori-clienti.

L'Antitrust ha posto un limite temporale, il 1998, alla possibilità dei vettori di autoprodurre servizi, nel senso che fino a quella data tale autoproduzione sarà relativa ai soli servizi di assistenza passeggeri e di bilanciamento aeromobili, rimandando a dopo la possibilità di autoprodurre i servizi di rampa, ossia di carico e scarico degli aeromobili, e di quant'altro attiene a questo tipo di attività aeroportuale.

Qual è l'obiettivo della Società in questo momento? Andare a rivedere il suo modo di approcciarsi al mercato: non c'è dubbio che in Italia, ma anche negli altri paesi, gli aeroporti sono stati, in quanto monopoli naturali, delle strutture orientate (fino ad un certo periodo almeno) più ad accogliere il traffico che naturalmente veniva "richiamato" dalla località nella quale era ubicato l'aeroporto, che non a porsi in concorrenza sul mercato. Questo è uno dei motivi per i quali l'aeroporto di Fiumicino ha un volume di traffico in transito assolutamente ridicolo se confrontato con quello di altri aeroporti europei: abbiamo 20 milioni di passeggeri l'anno, quasi totalmente di origine e destinazione, con alle spalle un paese di 60 milioni di abitanti; l'aeroporto di Schiphol, in Olanda, con alle spalle un paese di dimensioni paragonabili a quelle di una nostra regione medio/grande, ha un traffico grosso modo equivalente a quello di Fiumicino, con forse qualche centinaia di migliaia di passeggeri in più, in virtù di una capacità, sviluppata nel corso degli anni, di proporre e ricercare traffico in transito per diventare il nodo di transito per i traffici che, provenendo da paesi come l'Estremo Oriente, il Sud America o l'Africa, e dovendo fare scali in Europa, potessero preferire Amsterdam ad altri aeroporti concorrenti. Credo che questo sia un atteggiamento da sviluppare e che possa portare a trasformare, gradualmente, il nostro approccio nei confronti della clientela, fatta di vettori, di passeggeri e di territorio. Penso che gli aeroporti saranno costretti a cercare i clienti nel mondo, e

per clienti intendo in questo caso i passeggeri, offrendo pacchetti di servizi secondo le esigenze dei clienti-vettori: pacchetti identificabili in tipo di servizi richiesti, qualità del livello degli stessi e loro costo.

Non sempre questi servizi potranno esser resi in modo economico o, comunque, conveniente alle strutture di gestione; ad ogni modo, massima apertura all'intervento dei terzi per integrare la capacità degli aeroporti di offrire servizi e attrarre traffico, fatto di aeromobili che attraverso i diritti contribuiscono allo sviluppo ed alla manutenzione degli aeroporti e di passeggeri che sono dei potenziali di sfruttamento economico da parte delle società di gestione, attraverso le attività commerciali e quanto altro è sviluppato all'interno degli aeroporti. L'aeroporto deve essere inserito nel territorio: sapete bene che, in molte parti del mondo, ci si orienta più a farne dei grandissimi centri commerciali che dei centri di smistamento del traffico aereo. Da questo punto di vista, credo che ci debba essere equilibrio, nel senso che le attività commerciali devono essere di integrazione ai servizi aeronautici resi ai passeggeri, ma non di ostacolo agli stessi. Occorre escludere la possibilità di fare degli aeroporti una sorta di grande autogrill nel quale il passeggero è costretto a fare dei lunghi percorsi per poter accedere alla sala di imbarco, magari con il rischio di perdere il volo.

Niente può escludere, però, di sfruttare le opportunità di inserimento dell'aeroporto nel territorio per offrire dei servizi, che hanno la qualità e la caratteristica di essere disponibili ventiquattr'ore al giorno e sette giorni la settimana, a beneficio dell'area circostante l'aeroporto stesso che di questi servizi ancora non è dotata. Ciò può valere per attività commerciali in senso più ampio, dagli alberghi ai centri commerciali di vendita, e così via.

Per quanto riguarda la "gradualità" dell'apertura all'auto-produzione dei servizi di *handling*, che viene invocata costantemente da parte delle società di gestione aeroportuale - dalla nostra per prima - essa è connessa essenzialmente a problemi di carattere occupazionale e sociale. La nostra è una società che impiega seimila addetti, di cui quattromila si occupano dei servizi

di assistenza, ai passeggeri o di rampa, e non è pensabile che questi possano essere messi in libertà perché gli stessi servizi possono esser resi da altri con altro personale. Si impone la gradualità del processo, e per garantire la riconversione dei contratti e dell'utilizzo del personale, e per non incidere in modo drammaticamente negativo sugli equilibri economici di una società che ha comunque il compito di sviluppare e gestire una infrastruttura quale quella dell'aeroporto di Fiumicino. Detto questo, siamo assolutamente convinti che si tratti di processi gestibili, come è avvenuto in questi mesi; delle compagnie che avevano interesse a fare autoproduzione, con due abbiamo concluso dei contratti - la *United Airlines* e la *KLM* -, con altre siamo in trattative e concluderemo a seconda dell'interesse di questi vettori a fare autoproduzione ed attività di assistenza passeggeri, su un piano, comunque, di assoluta trasparenza e correttezza del rapporto commerciale.

Prendo spunto dal rapporto della Commissione Antitrust per richiamare l'attenzione su quanto la stessa evidenzia in termini di regolamentazione, da un lato, dei comportamenti dell'impresa, dall'altro, della sua configurazione istituzionale e organizzativa e, infine, dei sistemi di controllo della rispondenza delle imprese ai dettami della Commissione.

Da quanto detto nasce, evidentemente, una sicura e rapida trasformazione del modello gestionale degli aeroporti, della ripartizione delle fonti di ricavo degli stessi, oggi ancora pesantemente orientati a favorire i proventi di natura aeronautica, ma destinati a dare decisamente maggiore incidenza alla componente di natura commerciale. Ho letto recentemente che la *British Airport Authority*, che ha sviluppato una efficacissima politica di sviluppo delle attività commerciali all'interno degli aeroporti da essa controllati, per la prima volta nel 1993 ha visto i proventi derivanti da attività di vendita diretta, quindi di tipo commerciale, all'interno degli aeroporti, superare nettamente i proventi di natura aeronautica. E' un orientamento inevitabile che presuppone però la grande capacità delle strutture di gestione aeroportuale nell'individuare le corrette aree di *business* ed individuare

le esigenze e le aspettative del cliente. Qui entriamo nel rapporto con l'indagine di mercato, da fare col cliente/passeggero, per massimizzare, da una parte, la qualità e la quantità dei servizi offerti - e quindi rendere il transito in aeroporto quanto più gradevole possibile - e, dall'altra, trarre da questa soddisfazione elementi di profitto. A Roma siamo particolarmente favoriti sotto questo profilo, per l'inserimento in un territorio particolarmente affascinante che, probabilmente, non abbiamo ancora sfruttato appieno: siamo poco lontani dal vecchio porto di Ostia, siamo inseriti in un contesto storico "vendibile" con grandi margini d'interesse per i passeggeri provenienti da parti del mondo lontane da noi, quali l'Estremo Oriente o gli Stati Uniti; all'interno dell'aeroporto abbiamo un museo delle navi; siamo a quindici minuti di automobile da Ostia antica e, poi, abbiamo la città di Roma. Non vedo perché non si potrebbe pensare concretamente a organizzare "pacchetti" per i passeggeri in transito cui offrire, a seconda della durata dello stesso, visite al museo delle navi, a Ostia antica o quant'altro, magari attraverso sistemi audiovisivi che, all'interno dell'aeroporto, possano dare una prima idea per chi ha poco tempo per il transito o siano strumento di vendita per chi ha disponibilità di tempo ed interesse per una visita più attenta.

Tra le voci di ricavo di natura strettamente aeronautica sono i diritti e le tariffe di *handling*. Qui, nel nostro paese, abbiamo una situazione decisamente diversa da quella del resto dei paesi della Comunità Europea: il livello dei diritti è più basso di diversi punti in percentuale, rispetto a quello medio degli aeroporti europei; abbiamo tariffe di *handling* più alte. Si tratta di rivedere in un modo corretto e coerente questa struttura per andare incontro, da una parte, alle esigenze delle compagnie e, dall'altra, avere una struttura tariffaria di costi *appealing* per la compagnia e, quindi, competitivi nei confronti della concorrenza degli aeroporti del bacino del Mediterraneo, e nello stesso tempo tale da mantenere l'equilibrio della gestione e da consentire l'indispensabile capacità di finanziare lo sviluppo.

GUSTAVO ROMANELLI

(c.s.)

Ringrazio l'ingegner Raimondi per averci offerto una visione chiara della profonda trasformazione intervenuta, soprattutto, in una gestione così complessa ed importante quale è quella degli Aeroporti di Roma, condizionata anche dal fatto che è collegata alla posizione della compagnia di bandiera nazionale. Le iniziative e gli atti dell'Autorità Garante, anche se certo non graditi alle imprese aeroportuali, hanno determinato nell'ambito delle gestioni aeroportuali una profonda trasformazione, che ci è stata illustrata e che pone il problema di quella che sarà l'impresa aeroportuale che, spogliandosi, in un certo senso, dell'*handling* e affidandolo alle stesse compagnie o ad *handling agents*, deve ridurre l'ambito della sua attività imprenditoriale e deve ricercare in attività commerciali extra-aeronautiche, fino ad oggi di carattere sussidiario, la possibilità di coprire in misura rilevante i costi che derivano dagli investimenti che un'impresa aeroportuale deve fare e quelli della gestione aeroportuale. E', quindi, una prospettiva nuova che i procedimenti intrapresi dall'Autorità Garante hanno posto di fronte alla nostre imprese aeroportuali, che forse si sono in conseguenza trovate meno imparate a fronteggiare le iniziative di liberalizzazione che sono oggi prese dalla Commissione in seno all'Unione Europea.

Prego ora il dottor Segala, presidente dell'IBAR, che riunisce i vettori stranieri che operano in Italia, di esprimerci il suo punto di vista e di precisarci quanto queste nuove prospettive possano soddisfare le esigenze dei vettori.

